

## MARIO TASSONE

*(Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti)*

### CONCLUSIONI DELLA TAVOLA ROTONDA

Desidero esprimere alcune considerazioni, partendo certamente dagli interventi che ho avuto il piacere di ascoltare, ma tentando di dare il mio contributo – a prescindere dal fatto se sia a nome del governo o mio personale – alla tematica oggetto di questo Incontro.

Indubbiamente le valutazioni espresse da taluni Relatori, che mi hanno preceduto, che peraltro sono anche degli amici, hanno rafforzato alcuni miei convincimenti.

Mi sembra essenziale – in primo luogo – che i Governi si pongano – nei diversi settori – obiettivi chiari, traguardi precisi e che – in secondo luogo –, prima di assumere qualsiasi iniziativa, dispongano un accurato esame delle strutture e degli strumenti disponibili, per il perseguimento delle individuate finalità.

Acquisiti questi dati, solo allora si potranno predisporre gli interventi normativi che si reputeranno necessari per un adeguamento della realtà preesistente agli scopi prefissati.

Peraltro, talvolta le riforme legislative non sono sufficienti, ma occorre anche una “rifondazione” di tipo culturale, richiedendosi cioè che le scelte normative e il concreto operare siano illuminati e guidati da una sensibilità nuova.

Nel settore dei trasporti una tale nuova sensibilità sarebbe fortemente auspicabile, ove porti al compimento di scelte infrastrutturali meno penalizzanti per l’ambiente, o faccia sì che il problema del potenziamento e dello sviluppo dei porti preesistenti, così come la costruzione di nuovi porti, venga ad essere correttamente inqua-

drato nel suo naturale contesto, il territorio su cui i porti medesimi insistono.

Al riguardo, devo purtroppo osservare che non c'è stata finora una politica del territorio appropriata, che anzi le diverse infrastrutture dei trasporti (porti, aeroporti, ferrovie, strade ed autostrade) sono state costruite in assenza di un chiaro disegno strategico, impedendo così che ne scaturissero quelle sinergie che la loro collocazione in una visione di rete avrebbe potuto determinare.

Inoltre, com'è a tutti noto, il nostro sistema dei trasporti è fortemente squilibrato in favore della modalità su gomma, e ciò ha determinato gravi problemi ambientali e di congestionamento, le c.d. esternalità negative, ovvero costi aggiuntivi per le imprese e la società tutta.

Ciò considerato, sono dell'avviso che il nostro Paese non possa pensare di risolvere i suoi problemi di trasporto puntando su un potenziamento della rete autostradale, cioè con la costruzione di nuove autostrade, ma debba cercare, più concretamente, di migliorare quelle esistenti, creando – ove necessario – dei raccordi con le altre infrastrutture di trasporto interessate dal medesimo bacino di traffico.

Ciò consentirà di realizzare l'integrazione modale che è condizione indispensabile sia per lo sviluppo del trasporto marittimo, sia per il prodursi di serie e costruttive ricadute sull'economia dell'*hinterland* portuale.

Infatti la merce, una volta giunta nel porto, deve poter proseguire velocemente fino alla sua destinazione finale, oppure – se del caso – deve trovare nel retroterra portuale le strutture per il suo trattamento (ad es. per l'assemblaggio), solo dopo il quale verrà inoltrata a destinazione.

In questo quadro Gioia Tauro potrebbe giocare un ruolo ancor più importante di quello, pur considerevole, che in atto sta svolgendo, potrebbe veramente costituire un volano per lo sviluppo economico di tutto il suo *hinterland*.

In atto è solo un porto di *transshipment*, ma, in futuro, parte della merce ivi sbarcata potrebbe essere lavorata nel suo immediato

retroterra prima di essere reimbarcata verso la sua destinazione definitiva.

La globalizzazione è una realtà imprescindibile della quale dobbiamo prendere atto, tentando di trarne beneficio.

Poiché la globalizzazione richiede sia la massima integrazione di tutte le modalità di trasporto, sia la semplificazione ed armonizzazione delle normative, occorre che l'Europa, così come ha fatto finora, continui a svolgere fino in fondo il suo ruolo.

È più che apprezzabile lo sforzo che si è fatto nelle sedi comunitarie per assicurare un'adeguata protezione dell'ambiente ed un'idonea tutela del consumatore.

Ma occorre potenziare ulteriormente le politiche ambientali dei trasporti e delle reti transeuropee, così come è necessario continuare a perseguire con tenacia l'obiettivo di una maggiore sicurezza nelle transazioni commerciali, a distanza o via *internet*, e di una migliore certezza di garanzie minime per i contraenti.

In vista di ciò, è vivamente auspicabile un maggior coinvolgimento del Parlamento europeo nel processo di formazione degli Stati comunitari, affinché siano i popoli, e non gli Stati, a determinare le scelte decisive per il futuro dell'Unione Europea.

In conclusione, mi sia consentita un'ulteriore considerazione sulla legge di riforma dei porti, la n. 84 del 1994, ed, in particolare, sul ruolo delle Autorità portuali e delle Capitanerie di porto.

Le Autorità portuali svolgono compiti di polizia amministrativa, non hanno in atto compiti di polizia giudiziaria e, contrariamente a quanto da altri affermato, non mi sembrerebbe opportuno che gliene vengano attribuiti.

Al riguardo non va dimenticato il Corpo delle Capitanerie di porto, che da sempre svolge un lavoro prezioso, di cui le stesse Autorità portuali continuamente si avvalgono, il cui ruolo – a mio avviso – va salvaguardato anche da indebite attribuzioni di competenze ad altri enti.

Ringrazio il prof. Elio Fanara di avermi invitato sia per l'interesse dell'Incontro, sia per l'opportunità di rivedere vecchi amici come l'on. Giancarlo Tesini e l'ing. Fausto Cereti; ringrazio

e saluto la moderatrice, dott.ssa Gabriella Palocci, il Sindaco di Messina, dott. Salvatore Leonardi, e tutti voi. Grazie.